

令和7年度一般交通量調査の概要

令和7年3月6日

国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室
国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路研究室

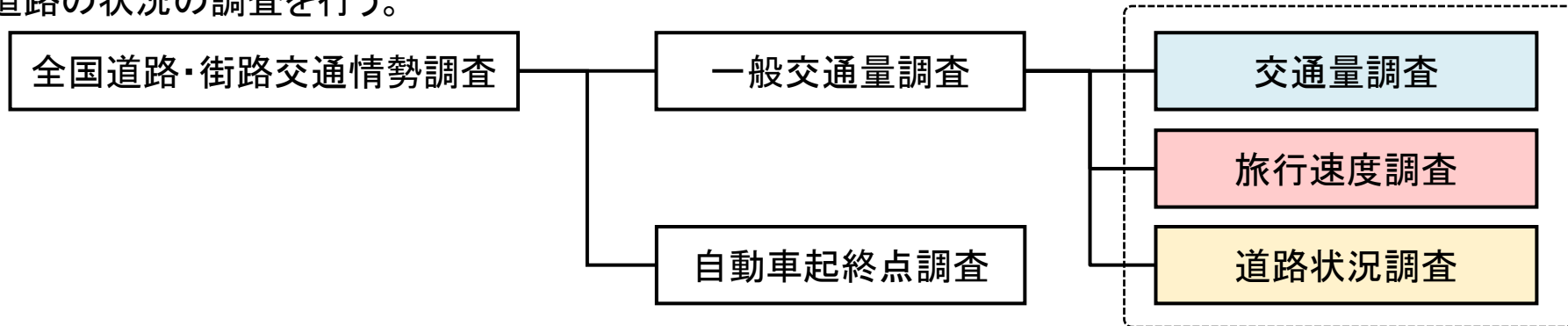


国土交通省

令和7年度一般交通量調査の構成・変更点

■一般交通量調査の構成

一般交通量調査は、交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査で構成されており、断面交通量、旅行速度、道路の状況の調査を行う。



■令和7年度一般交通量調査の変更点

交通量調査

より一層の機械観測の推進に向けて、地方公共団体等に対して、**実施事例を踏まえた詳細な実施手順や観測条件等に関する参考テキストの配布**を行うとともに、**カメラ画像から交通量を自動計測するAI画像解析ソフトウェアを配布**できるよう準備中である。直轄区間では、**CCTVカメラの画角調整等により精度向上が可能なCCTVトラカンの積極的な活用**を行う。

旅行速度調査

ETC2.0プローブ情報を用いる区間を対象として、**1時間帯別の旅行速度**を算定し、**時間帯別旅行速度表**として公表することを想定。

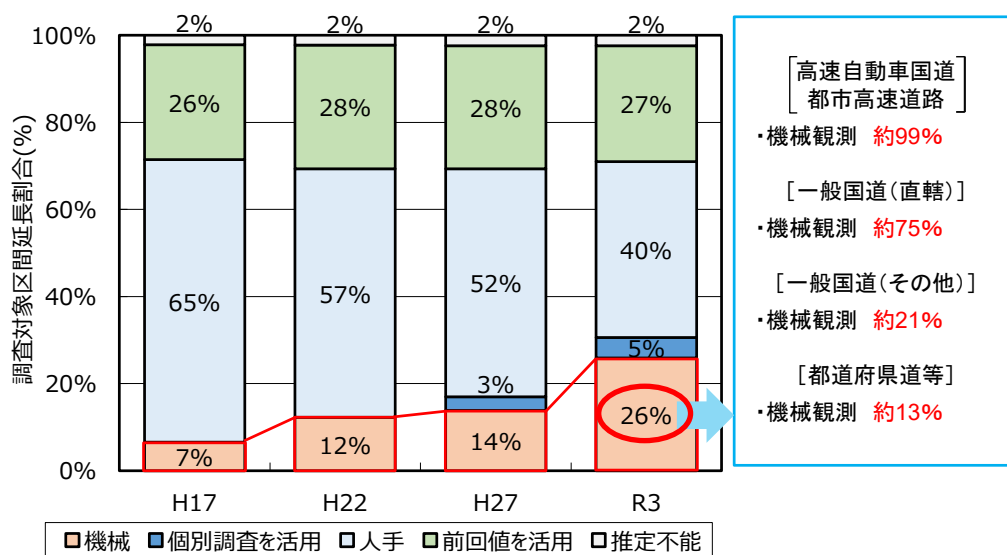
道路状況調査

以下の項目について新たに調査する。

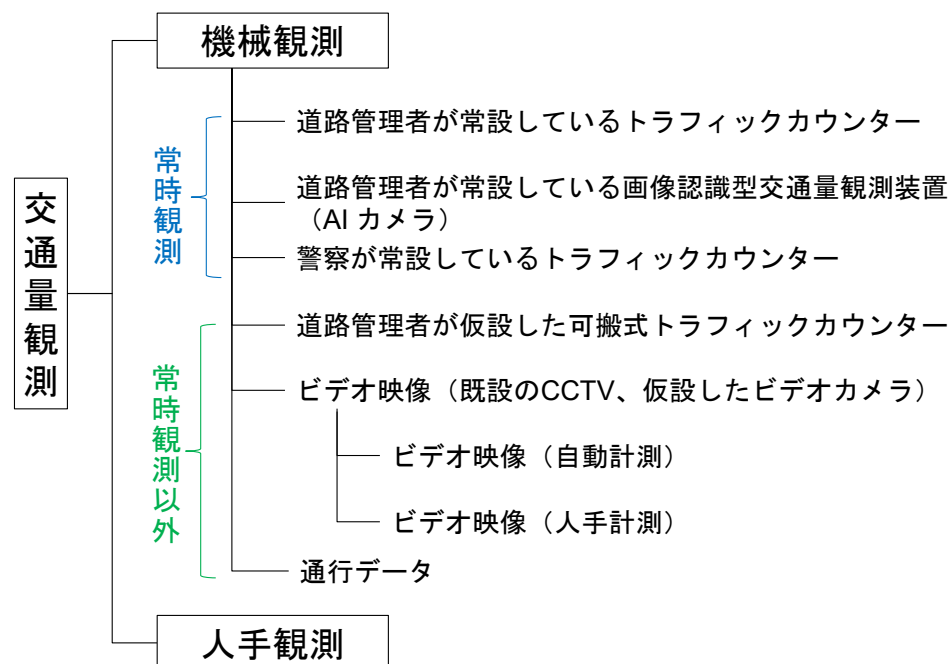
- **上下別車線数**（車線数（合計）の内訳として、上り・下り・リバーシブルレーンの車線数）
- **中央線**（中央分離帯等の種類のうちの1つとして選択）
- **交差点（基本区間両端部）の接続状況**

交通量調査に向けた機械観測促進

- 令和3年度調査では、機械観測を実施した区間延長割合が調査対象路線全体として約26%となり、平成27年度調査から約12ポイント増加し、機械観測が推進された。
- 一方で、一般国道(国直轄)ではその割合が約75%であったのに対し、地方公共団体等が管理する道路では約15%であったことから、機械観測を更に促進していくための課題やその解決方策について検討を進めているところ。
- 令和3年度調査結果の公表後に道路管理者を対象として実施したアンケート調査において、「機械観測の実施手順に関する詳細な情報が不明である」旨の回答があったことを踏まえ、道路管理者が機械観測を導入する際の参考となるよう、実施事例を踏まえた詳細な実施手順や観測条件等に関する参考テキストの配布を行うとともに、カメラ画像から交通量を自動計測するAI画像解析ソフトウェアを配布できるよう準備中である。



交通量調査の観測方法別区間延長割合



交通量観測の観測方法の体系

交通量の機械観測の導入・促進に関する参考テキスト(例)

交通量
調査

機械観測は、複数の観測方法（以下に例示）の中から、調査箇所の現地条件や観測時間帯等を踏まえ、観測手法を検討・採用する。

	ビデオ映像 (自動計測)	ビデオ映像 (人手計測)	可搬式トラカン (光学式)	可搬式トラカン (振動式)
観測 イメージ				—
計測 原理	既設のCCTVや仮設したビデオカメラで車両を撮影して、画像解析する	既設のCCTVや仮設したビデオカメラで車両を撮影して、人が目視で計測する	車両に赤外線等を発射し、遮断・反射を検出する	車両が通行する際に発生する振動を感知・分析する
設置箇所	高所、地上付近	高所、地上付近	地上付近	地上
計測可能な車線数	4車線 (4車線以上可能な場合がある)	カメラの設置方法による	2車線、もしくは、 中央分離帯有りの4車線	2車線、もしくは、 4車線
計測 時間帯	昼間12時間(光量によっては24時間)	昼間12時間(光量によっては24時間)	24時間	24時間
計測車種	2車種 (4車種が可能なものがある)	2車種 (映像によって4車種も可能)	2車種	2車種

直轄区間のCCTVトラカンにおける取り組み

交通量
調査

- 既設CCTVカメラ画像のAI解析（CCTVトラカン）は、10%以内の精度が得られた箇所は交通量調査の観測値として用いる。
- 観測精度が低下する要因に留意するとともに、CCTVカメラの画角変更等により精度向上が可能なCCTVトラカンを積極的に活用する。

■観測精度が低下する要因

次のような精度が低下する要因がある場合は、CCTVカメラの画角や車両計測領域の調整を行う。

設置物による遮蔽



車両と設置物が重なってしまい、認識できなくなる

レンズの汚れ



レンズの汚れ等により映像上の車両が認識しにくくなる

街路樹による遮蔽



「手前から奥」の車線の車両が街路樹と重なってしまう

車両計測領域のズレ



交通量観測用画角になっていないなど、車両計測領域（黄色線内）が道路の線形と一致していない

■CCTVカメラの画角変更－俯角、水平角等の調整



「奥から手前」の車線でオクルージョンによる検出漏れを防ぐことを目的に俯角を大きくする（＝カメラをより下向きにする）。



「手前から奥」の車線の車両をより大きく映すように俯角を大きくする（＝カメラをより下向きにする）。車両の特徴を捉えやすくするように水平角を小さくする（＝カメラを左に向ける）。



変更後

<観測精度の変化>

観測方向	奥から手前
混雑時	0.89 → 0.96
非混雑時	0.95 → 0.96



変更後

<観測精度の変化>

観測方向	手前から奥
混雑時	0.61 → 0.94
非混雑時	0.69 → 0.83

※精度は自動車計（AI観測（台）／目視観測（台））

交通量観測の精度変化の分析には「カメラ画像及び複数の観測データを融合した次世代交通計測手法に関する研究開発（研究代表者：柳沼秀樹 東京理科大学准教授）」で開発いただいたAIモデルを利用させていただきました

旅行速度調査におけるETC2.0プローブ情報の活用推進

旅行速度
調査

- 令和3年度の旅行速度調査では、ETC2.0 プローブ情報を活用した区間延長割合が調査対象路線全体として約82%となり、平成27年度調査から約16ポイント増加し、ETC2.0プローブ情報の活用が推進された。
- 令和3年度調査の箇所別基本表には、車種別（小型車、大型車）の旅行速度を掲載することとした。
- ETC2.0プローブ情報のデータ取得状況を考慮して、令和7年度調査では、1時間帯別の旅行速度を調査項目として新規追加することを想定している。

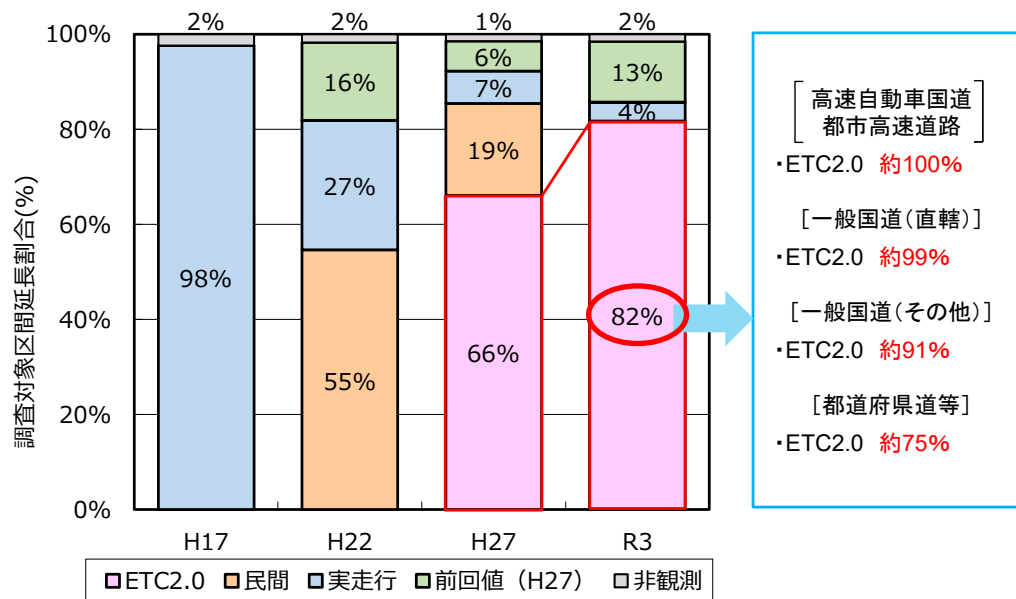


図 旅行速度調査の計測方法別区間延長割合

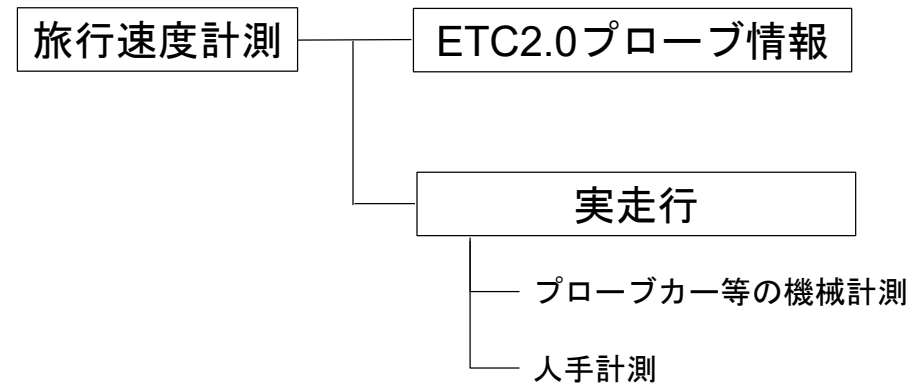


図 旅行速度計測の計測方法の体系

時間帯別旅行速度の算定・公表

○ETC2.0プローブ情報を用いる区間を対象として、1時間帯別（7時台～翌6時台の各1時間）の旅行速度を算定し、時間帯別旅行速度表として公表することを想定。

<背景>

交通量調査については、箇所別基本表（12時間、24時間）とは別に、1時間帯別の交通量を時間帯別交通量表として公表してきた。

一方、旅行速度調査については、箇所別基本表（朝夕（混雑時）、昼間（非混雑時）、昼間12時間）のみを公表してきた。

<変更内容>

- ・ 朝夕（混雑時）、昼間（非混雑時）の旅行速度をETC2.0プローブ情報を用いて整理した基本区間を対象として、**1時間帯別の旅行速度を算定**。
- ・ ETC2.0プローブ情報のデータ取得状況を考慮して、
高速自動車国道・都市高速道路・一般国道（直轄）・一般国道（その他）は、7～翌6時の24時間、
主要地方道・一般都道府県道・指定市の一般市道は、7～18時の昼間12時間 を基本として公表。
※ただし、各時間帯・車種区分で3件以上取得できたデータのみを公表。

<参考> 令和6年度8月のETC2.0プローブ情報の取得状況

■24時間

高速自動車 国道	都市高速 道路	一般国道 （直轄）	一般国道 （その他）
92%	97%	87%	59%

■昼間12時間

主要地方道 （都道府県道）	主要地方道 （指定市市道）	一般都道府県 道	指定市の 一般市道
70%	96%	46%	89%

ETC2.0プローブ情報（様式2-1、R6年8月、平日）のデータより集計

24時間 or 昼間12時間の全ての時間帯で小型・大型別に1件以上（※）のETC2.0プローブ情報を取得できる交通調査基本区間の割合を算出

※本調査では3ヶ月間で3件取得できたデータを対象とするが、ここでは1ヶ月分のデータで取得状況を集計しているため、1件以上としている。

道路状況調査における項目追加「上下別車線数」、「中央線」

○「上下別車線数」、「中央線」について新たに調査する。

<背景>

道路状況をより正確に把握するため、「上下別車線数」、「中央線」の調査が必要となる。

<変更内容>

上下別車線数

車線数（合計）の内訳として、次の区分で調査する（上り・下り・リバーシブルレーンの車線数を追加）。

車線数		（記入例①）	（記入例②）
合計		6	5
	上り	3	2
	下り	3	2
	リバーシブルレーン	0	1



マーキング ※1



中央線 ※2

中央線

中央分離帯等の種類を次の区分で調査する（「中央線」の項目を追加）。

上下線を分離している構造等		
物理的分離	高架道路等の橋脚、地形要因による分離	
	剛性防護柵	
	たわみ性防護柵	
	その他の柵	
	植樹施設、マウントアップ	
簡易な分離	ワイヤーロープ、ラバーポール、チャッターバー等	
構造物なし	マーキング※1	
	中央線※2	(変更前: 中央分離帯なし)
	中央線等なし	

※1 マーキングは、上下線を分ける導流帯（ゼブラゾーン）のことを指す。

※2 中央線は、白色の実線または破線、黄色の実線（あるいはそれらの組合わせ）のみ設置されている場合を指す。

道路状況調査における項目追加「基本区間両端部の接続状況」

○「基本区間両端部の接続状況」について新たに調査する。

<背景>

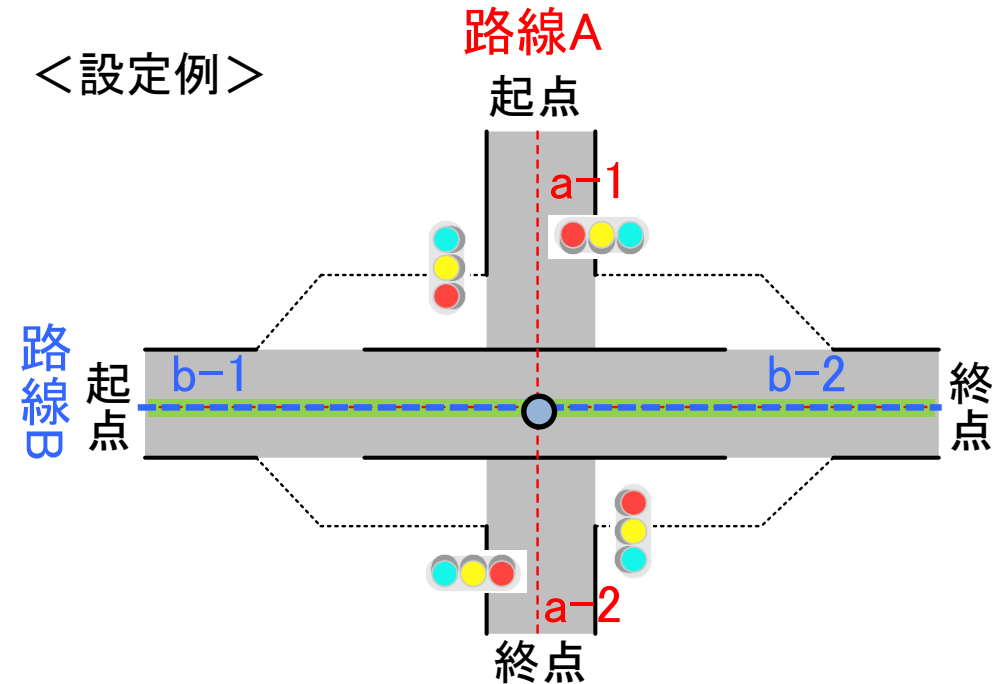
R3年度調査までは、信号あり・信号なし別の1kmあたりの交差点箇所数は調査しているが、基本区間の端点における接続状況（平面・立体、信号の有無等）までは把握していない状況。

<変更内容>

着目する基本区間について、同じ路線の隣接する
基本区間（起点側、終点側）との接続状況を、
下表の分類で調査する。

接続状況区分	
平面接続	信号交差点
	信号のない交差点
	ラウンドアバウト
立体接続	オーバーパス
	アンダーパス

<設定例>



上記の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」

基本区間a-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

路線B 基本区間b-1 終点 「4:立体接続—オーバーパス」

基本区間b-2 起点 「4:立体接続—オーバーパス」